UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN **CONSILIUL**

Bruxelles, 18 octombrie 2019
(OR. en)

2018/0145 (COD) **PE-CONS 82/19**

ENT 129
IND 161
MI 404
ENV 457
TRANS 314
IA 144
CODEC 1032

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect:	REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei

REGULAMENTUL (UE) 2019/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din …

privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[1],

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară[2],

[1] JO C 440, 6.12.2018, p. 90.

[2] Poziția Parlamentului European din 16 aprilie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din ….

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului[1] stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi, cu scopul de a asigura buna funcționare a pieței interne și pentru a oferi un nivel ridicat de siguranță și performanță de mediu.

(2) Prezentul regulament este un act de reglementare în sensul procedurii de omologare UE de tip prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/858. În consecință, anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858 ar trebui modificată corespunzător. Dispozițiile administrative din Regulamentul (UE) 2018/858, inclusiv dispozițiile privind măsurile corective și sancțiunile, sunt pe deplin aplicabile prezentului regulament.

---

[1] Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

(3) În ultimele decenii, evoluțiile în domeniul siguranței vehiculelor au contribuit în mod semnificativ la reducerea generală a numărului de decese rutiere și de vătămări grave. Cu toate acestea, 25 300 de persoane au decedat pe drumurile Uniunii în 2017, o cifră care a rămas constantă în ultimii patru ani. În plus, 135 000 de persoane sunt grav rănite în fiecare an în coliziuni[1]. Uniunea ar trebui să facă tot posibilul pentru a reduce sau a elimina accidentele și vătămările în transportul rutier. În plus față de măsurile de siguranță pentru protejarea ocupanților autovehiculelor, pentru a proteja utilizatorii drumurilor aflați în afara autovehiculelor este necesară punerea în aplicare a unor măsuri specifice pentru prevenirea deceselor și a vătămărilor utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi cicliștii și pietonii. Fără noi inițiative privind siguranța rutieră generală, efectele în materie de siguranță ale abordării actuale nu vor mai fi în măsură să compenseze efectele creșterii volumului traficului. Prin urmare, performanța în materie de siguranță a vehiculelor trebuie să fie îmbunătățită în continuare ca parte a unei abordări integrate a siguranței rutiere și pentru a proteja mai bine utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

(4) Dispozițiile privind omologarea de tip ar trebui să asigure faptul că nivelurile de performanță ale autovehiculelor sunt evaluate într-un mod care poate fi repetat și reprodus. Prin urmare, cerințele tehnice din prezentul regulament se referă doar la pietoni și cicliști, întrucât numai aceștia există în prezent ca subiecți ai unor teste armonizate oficial. Pe lângă pietoni și cicliști, utilizatorii vulnerabili ai drumurilor includ, în general, și alți utilizatori nemotorizați și motorizați ai drumurilor care ar putea utiliza soluții de mobilitate personală, fără caroserie de protecție. În plus, tehnologia actuală dă naștere unor așteptări rezonabile ca sistemele avansate să reacționeze și la alți utilizatori vulnerabili ai drumurilor în condiții normale de conducere, chiar dacă nu au fost testate în mod specific. Cerințele tehnice din prezentul regulament ar trebui să fie adaptate în continuare la progresul tehnic în urma unui proces de evaluare și de revizuire, cu scopul de a include toți utilizatorii drumurilor care utilizează soluții de mobilitate personală fără caroserie de protecție, cum ar fi utilizatorii de trotinete, vehicule cu autoechilibrare și de scaune rulante.

(5) Progresul tehnic în domeniul sistemelor avansate de siguranță a vehiculelor oferă noi posibilități pentru reducerea numărului de victime. În scopul de a reduce la minimum numărul de vătămări grave și de decese, trebuie introdus un set de tehnologii noi.

(6) În contextul Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[1], Comisia a evaluat fezabilitatea extinderii cerinței existente în regulamentul respectiv de a instala anumite sisteme (de exemplu, sistemele avansate de frânare de urgență și sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri) la anumite categorii de vehicule, astfel încât aceasta să fie aplicată tuturor categoriilor de vehicule. De asemenea, Comisia a evaluat fezabilitatea tehnică și economică și maturitatea pieței pentru instituirea unei noi cerințe de instalare a altor dispozitive avansate de siguranță. Pe baza respectivelor evaluări, la 12 decembrie 2016, Comisia a publicat un raport adresat Parlamentului European și Consiliului intitulat „Salvarea de vieți: Sporirea siguranței vehiculelor în UE". Documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește acest raport a identificat și a propus 19 măsuri potențiale de reglementare care ar fi eficiente pentru reducerea în continuare a numărului de accidente rutiere și a numărului de decese și de vătămări în accidente rutiere.

(7) Pentru a asigura neutralitatea tehnologică, cerințele de performanță ar trebui să permită sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri atât directe, cât și indirecte.

(8) Sistemele avansate pentru vehicule pot fi mai eficace în reducerea numărului de decese, scăderea numărului de accidente rutiere și atenuarea vătămărilor și a daunelor dacă sunt proiectate pentru a fi convenabile utilizatorilor. Prin urmare, producătorii de vehicule ar trebui să depună toate eforturile posibile pentru a asigura că sistemele și dotările prevăzute de prezentul regulament sunt dezvoltate de o manieră care să sprijine conducătorul auto. Funcționarea respectivelor sisteme și dotări și limitările acestora ar trebui explicate clar și pe înțelesul utilizatorilor în manualul de instrucțiuni al autovehiculului.

---

[1] Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009, p. 1).

(9) Elementele și avertismentele de siguranță folosite la asistența pentru condus ar trebui să fie percepute cu ușurință de orice conducător auto, inclusiv de persoanele în vârstă și de persoanele cu dizabilități.

(10) Sistemele avansate de frânare de urgență, sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei, sistemele de urgență de menținere a benzii de circulație, sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto, sistem de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto, precum și sistemul de avertizare la mersul înapoi sunt sisteme de siguranță care au un potențial ridicat de a reduce în mod considerabil numărul de victime. În plus, unele dintre aceste sisteme de siguranță stau la baza unor tehnologii care vor fi utilizate și pentru introducerea vehiculelor automate. Orice astfel de sisteme de siguranță ar trebui să funcționeze fără utilizarea vreunui tip de informație biometrică privind conducătorii auto sau pasagerii, inclusiv recunoașterea facială. Prin urmare, la nivelul Uniunii ar trebui stabilite norme și proceduri de încercare armonizate pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele respective și pentru omologarea de tip a acestor sisteme ca unități tehnice separate. Progresul tehnologic în ceea ce privește aceste sisteme ar trebui să fie luate în considerare la fiecare evaluare a legislației existente, pentru a fi viabile pe termen lung, respectând în același timp cu strictețe principiul protecției datelor și a vieții private și pentru a reduce sau elimina accidentele și vătămările în transportul rutier. De asemenea, este necesar să se asigure faptul că sistemele respective pot fi utilizate în siguranță, pe toată durata ciclului de viață al vehiculului.

(11) Ar trebui să existe posibilitatea de a dezactiva sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei, de exemplu atunci când un conducător auto primește avertismente false sau feedback necorespunzător din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile, a unor marcaje rutiere temporare contradictorii în zonele de construcție sau a unor indicatoare rutiere incorecte, defecte sau lipsă. O astfel de funcție de dezactivare ar trebui să se afle sub controlul conducătorului auto. Aceasta ar trebui să permită dezactivarea sistemului inteligent de asistență atâta timp câte este necesar și reactivarea cu ușurință a acestuia de către conducătorul auto. Atunci când sistemul este dezactivat, se pot furniza informații privind limita de viteză. Sistemul ar trebui să fie întotdeauna activ când se pornește motorul, iar conducătorul auto ar trebui fie informat mereu dacă sistemul este pornit sau oprit.

(12) Faptul că centurile de siguranță sunt una dinte cele mai importante și eficace dotări de siguranță ale unui vehicul este recunoscut la scară largă. Prin urmare, sistemele de avertizare privind portul centurii de siguranță au potențialul de a preveni în mod suplimentar decesele sau de a atenua vătămările prin creșterea ratelor de utilizare a centurii de siguranță în întreaga Uniune. Din acest motiv, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 661/2009 sistemul de avertizare privind portul centurii de siguranță a devenit obligatoriu pentru scaunul conducătorului auto în toate autoturismele noi începând cu 2014, punându-se astfel în aplicare Regulamentul Organizației Națiunilor Unite (ONU) nr. 16 care a stabilit dispozițiile tehnice relevante. Ca urmare a modificării respectivului regulament al ONU pentru a ține seama de progresul tehnic, este obligatoriu să se instaleze sisteme de avertizare privind portul centurii de siguranță pentru toate locurile din față și din spate ale vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, respectiv pentru toate locurile din față ale vehiculelor din categoriile N_2, N_3, M_2 și M_3, începând de la 1 septembrie 2019 pentru tipurile noi de autovehicule și de la 1 septembrie 2021 pentru toate autovehiculele noi.

(13) Introducerea unor dispozitive de înregistrare a datelor privind evenimentele, care stochează o gamă de date cruciale, anonimizate, privind vehiculul, pe o perioadă scurtă, înainte, în timpul și imediat după coliziune (declanșată, de exemplu, de deschiderea unui airbag), alături de cerințe privind intervalul de valori, precizia și rezoluția datelor, precum și privind colectarea, stocarea și posibilitatea de accesare a acestora, constituie o etapă importantă în obținerea unor date mai precise și mai aprofundate cu privire la accidente. Toate autovehiculele ar trebui, prin urmare, să fie dotate obligatoriu cu aceste dispozitive de înregistrare. Aceste dispozitive de înregistrare ar trebui să fie capabile să înregistreze și să stocheze datele în așa fel încât acestea să poată fi utilizate de statele membre numai pentru a efectua analize privind siguranța rutieră și pentru a evalua eficacitatea măsurilor specifice adoptate, fără posibilitatea de a identifica proprietarul sau deținătorul unui anumit vehicul pe baza datelor stocate.

(14) Orice prelucrare a datelor personale, cum ar fi informațiile despre conducătorul auto prelucrate în dispozitivele de înregistrare a datelor privind evenimentele sau informațiile privind somnolența și lipsa de atenție sau starea de distragere a atenției a conducătorului auto ar trebui efectuate în conformitate cu legislația Uniunii în materie de protecție a datelor, în special cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului[1]. Dispozitivele de înregistrare a datelor privind evenimentele ar trebui să funcționeze într-un sistem în buclă închisă, în care datele stocate sunt suprascrise și care nu permite identificarea vehiculului sau a posesorului auto. În plus, sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto sau sistemele de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto nu ar trebui să înregistreze sau să păstreze în continuu niciun alt tip de date decât cele necesare în scopurile pentru care au fost colectate sau prelucrate în sistemul în buclă închisă. Mai mult, prelucrarea datelor personale colectate prin sistemul de eCall 112 de la bordul vehiculului este supusă unor clauze specifice prevăzute în Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului[2].

---

1 Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

2 Regulamentul (UE) 2015/758 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea sistemului eCall bazat pe serviciul 112 la bordul vehiculelor și de modificare a Directivei 2007/46/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 77).

(15) Este posibil ca sistemele avansate de frânare de urgență sau sistemele de urgență de menținere a benzii de circulație să nu fie complet funcționale în unele cazuri, în special din cauza unor deficiențe ale infrastructurii rutiere. În aceste cazuri, sistemele ar trebui să se dezactiveze singure și să furnizeze conducătorului auto informații privind dezactivarea. Dacă ele nu se dezactivează automat, ar trebui să fie posibilă dezactivarea lor manuală. O astfel de dezactivare ar trebui să fie temporară și să dureze numai atât timp cât sistemul nu este complet funcțional. Conducătorii auto ar putea de asemenea să fie nevoiți să anuleze sistemul avansat de frânare de urgență sau sistemul de urgență de menținere a benzii de circulație atunci când funcționarea sistemului ar putea duce la riscuri sau la vătămări mai mari. Acest lucru ar asigura faptul că vehiculul este sub controlul conducătorului auto în permanență. Cu toate acestea, astfel de sisteme ar putea să recunoască, de asemenea, cazurile în care conducătorul auto se află în incapacitate și intervenția sistemului este, prin urmare, necesară pentru a preveni ca un accident să fie mai grav decât ar fi în lipsa acestei intervenții.

(16) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 a exceptat autovehiculele utilitare ușoare, vehiculele sportive utilitare (SUV) și vehiculele cu utilizări multiple (MPV) de la cerințele de siguranță din cauza înălțimii scaunului șoferului și caracteristicilor masei vehiculului. Având în vedere creșterea ratei de penetrare pe piață a acestor vehicule (în creștere de la doar 3 % în 1996 la 14 % în 2016) și evoluțiile tehnologice în ceea ce privește controalele de siguranță electrică în urma accidentelor prin coliziune, aceste derogări nu mai sunt de actualitate și sunt nejustificate. Prin urmare, derogările ar trebui eliminate și întreaga gamă de cerințe pentru sisteme avansate pentru vehicule ar trebui aplicată acestor vehicule.

(17) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 a realizat o simplificare semnificativă a legislației Uniunii prin înlocuirea a 38 de directive cu regulamentele ONU echivalente care sunt obligatorii în temeiul Deciziei 97/836/CE a Consiliului[1]. Pentru a obține o și mai mare simplificare, mai multe norme ale Uniunii ar trebui înlocuite cu regulamentele ONU în vigoare aplicabile în Uniune în mod obligatoriu. Mai mult, Comisia ar trebui să promoveze și să sprijine activitatea în curs de desfășurare la nivelul ONU în vederea stabilirii, fără întârziere și în conformitate cu cele mai înalte standarde de siguranță rutieră disponibile, cerințele tehnice pentru omologarea de tip a sistemelor de siguranță ale vehiculului prevăzute în prezentul regulament.

(18) Regulamentele ONU și amendamentele la acestea pentru care a votat Uniunea sau pe care le aplică Uniunea, în conformitate cu Decizia 97/836/CE, ar trebui încorporate în legislația UE privind omologarea de tip. Prin urmare, ar trebui delegate competențe Comisiei pentru a modifica lista de regulamente ONU care se aplică în mod obligatoriu pentru a garanta că respectiva listă este permanent actualizată.

---

1 Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

(19) Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[1] stabilește cerințele de protecție a pietonilor, cicliștilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor sub formă de încercări și valori limită de conformitate pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește structura frontală și de omologare de tip a sistemelor de protecție frontală (de exemplu, un parașoc rigid tubular). De la adoptarea Regulamentului (CE) nr. 78/2009, cerințele tehnice și procedurile de încercare pentru vehicule s-au dezvoltat în continuare la nivelul ONU pentru a ține seama de progresul tehnic. Regulamentul ONU nr. 127, care prevede dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește protecția pe care o asigură pietonilor („Regulamentul ONU nr. 127"), se aplică în prezent în Uniune pentru omologarea de tip a autovehiculelor.

[1] Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE (JO L 35, 4.2.2009, p. 1).

(20) Ca urmare a adoptării Regulamentului (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[1], cerințele tehnice și procedurile de încercare pentru omologarea de tip a vehiculelor care funcționează cu hidrogen, și a componentelor și sistemelor care fac parte din sistemul de alimentare cu hidrogen au fost dezvoltate în continuare la nivelul ONU pentru a ține seama de progresul tehnic. Regulamentul ONU nr. 134 privind omologarea autovehiculelor și a componentelor acestora în ceea ce privește protecția pe care o asigură vehiculele care funcționează cu hidrogen (HFCV)[2] („Regulamentul ONU nr. 134") se aplică în prezent în Uniune în ceea ce privește omologarea de tip a sistemelor care fac parte din sistemul de alimentare cu hidrogen ale autovehiculelor. În plus față de aceste cerințe, ar trebui stabilite la nivelul Uniunii criterii pentru calitatea materialelor și receptaculele de alimentare utilizate în sistemele vehiculelor care funcționează cu hidrogen.

(21) Din motive de claritate, raționalizare și simplificare, Regulamentele (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ar trebui abrogate și înlocuite cu prezentul regulament.

---

1 Regulamentul (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor pe bază de hidrogen și de modificare a Directivei 2007/46/CE (JO L 35, 4.2.2009, p. 32).

2 JO L 129, 17.5.2019, p. 43.

(22) Din punct de vedere istoric, normele Uniunii au limitat lungimea totală a combinațiilor de vehicule ceea ce a dus la cabine tipice situate deasupra motorului concepute pentru a maximiza spațiul alocat mărfurilor. Cu toate acestea, poziția ridicată a conducătorului auto a condus la creșterea unghiului mort și la o vizibilitate directă mai redusă în jurul cabinei camionului. Acesta este un factor important pentru accidentele cu camioane în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Numărul de victime ar putea fi redus semnificativ printr-o mai bună vizibilitate directă. Prin urmare, ar trebui introduse cerințe pentru a îmbunătăți vizibilitatea directă, cu scopul de a îmbunătăți vizibilitatea directă de pe scaunul conducătorului auto a pietonilor, cicliștilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, prin reducerea în cea mai mare măsură posibilă a ariei unghiurilor moarte din partea din față și părțile laterale ale vehiculului. Ar trebui să se țină seama de caracteristicile specifice ale diferitelor categorii de vehicule.

(23) Vehiculele automate au potențialul de a contribui enorm la reducerea numărului de accidente rutiere, deoarece se estimează că peste 90 % din accidentele rutiere sunt cauzate în anumită măsură de erori umane. Dat fiind că vehiculele automate vor prelua treptat sarcinile conducătorului auto, ar trebui adoptate norme armonizate și cerințe tehnice pentru sistemele de vehicule automate la nivelul Uniunii, inclusiv în ceea ce privește o asigurare verificabilă a siguranței pentru luarea deciziilor de către vehiculele automate, respectând totodată principiul neutralității tehnologice, iar aceste norme ar trebui promovate la nivel internațional în cadrul Forumului mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29).

(24) Utilizatorii drumurilor, cum ar fi pietonii și cicliștii, precum și conducătorii de vehicule neautomate, care nu pot primi informații electronice vehicul-vehicul cu privire la comportamentul unui vehicul automat, ar trebui să fie ținuți la curent cu privire la respectivul comportament prin mijloace convenționale, astfel cum se prevede în regulamentele ONU sau în alte acte de reglementare, cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a acestora.

(25) Circulația vehiculelor în convoi are potențialul de a genera un transport mai sigur, mai curat și mai eficient în viitor. Pentru a anticipa introducerea tehnologiei aferente circulației în convoi și a standardelor relevante, va fi necesar un cadru de reglementare cu norme și proceduri armonizate.

(26) Conectivitatea și automatizarea vehiculelor sporesc posibilitatea accesării neautorizate de la distanță a datelor stocate la bordul vehiculului și a modificării ilegale de la distanță a software-ului. Pentru a ține seama de astfel de riscuri, regulamentele ONU sau alte acte de reglementare privind securitatea cibernetică ar trebui aplicate în mod obligatoriu cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a acestora.

(27) Modificările aduse software-ului pot schimba în mod semnificativ funcționalitățile vehiculului. Ar trebui stabilite norme armonizate și cerințe tehnice pentru modificările aduse software-ului în conformitate cu procedurile de omologare de tip. Prin urmare, regulamentele ONU sau alte acte de reglementare privind procesele de actualizare a software-ului ar trebui aplicate în mod obligatoriu cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a acestora. Totuși, aceste măsuri de securitate nu ar trebui să compromită obligațiile producătorului vehiculului de a furniza acces la informații de diagnosticare cuprinzătoare și la date de la bordul vehiculului relevante pentru repararea și întreținerea vehiculului.

(28) Uniunea ar trebui să continue să promoveze elaborarea cerințelor tehnice pentru zgomotul produs de pneuri, rezistența la rulare și eficacitatea aderenței pe teren umed a pneurilor la nivelul ONU. Acest lucru se datorează faptului că Regulamentul ONU nr. 117 privind dispoziții uniforme cu privire la omologarea pneurilor în ceea ce privește emisiile sonore de rulare și/sau aderența pe suprafețele umede și/sau rezistența la rulare[1] („Regulamentul ONU nr. 117”) conține acum aceste dispoziții detaliate. Procesul de adaptare a normelor privind pneurile pentru a ține seama de progresul tehnic ar trebui să fie continuat cu rapiditate și cu ambiție la nivelul ONU, în special pentru a asigura faptul că performanța pneurilor este evaluată, de asemenea, la sfârșitul vieții unui pneu uzat și pentru a promova ideea că pneurile ar trebui să îndeplinească cerințele pe întreaga durată a vieții lor și nu ar trebui înlocuite prematur. Cerințele existente în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 referitoare la performanța pneurilor ar trebui înlocuite cu regulamentele ONU echivalente.

---

1 JO L 218, 12.8.2016, p. 1.

(29) În vederea asigurării eficacității prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ar trebui delegată Comisiei pentru completarea prezentului regulament în ceea ce privește cerințele de omologare de tip referitoare la sistemele avansate pentru vehicule și pentru modificarea prezentului regulament în ceea ce privește anexa II la acesta pentru a ține seama de progresul tehnic și de evoluțiile în materie de reglementare. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[1]. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(30) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[2].

---

1 JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

2 Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

(31) În vederea alinierii legislației Uniunii care face trimitere la procedura de reglementare cu control la cadrul juridic introdus prin TFUE și pentru a simplifica în continuare legislația Uniunii în domeniul siguranței vehiculelor, următoarele regulamente ar trebui abrogate și înlocuite cu acte de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament:

– Regulamentul (CE) nr. 631/2009 al Comisiei[1],

– Regulamentul (UE) nr. 406/2010 al Comisiei[2];

– Regulamentul (UE) nr. 672/2010 al Comisiei[3];

– Regulamentul (UE) nr. 1003/2010 al Comisiei[4];

---

1 Regulamentul (CE) nr. 631/2009 al Comisiei din 22 iulie 2009 de stabilire a unor reguli detaliate de punere în aplicare a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor referitor la protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE (JO L 195, 25.7.2009, p. 1).

2 Regulamentul (UE) nr. 406/2010 al Comisiei din 26 aprilie 2010 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor pe bază de hidrogen (JO L 122, 18.5.2010, p. 1).

3 Regulamentul (UE) nr. 672/2010 al Comisiei din 27 iulie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește dispozitivele de dejivrare și de dezaburire a parbrizului și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 196, 28.7.2010, p. 5).

4 Regulamentul (UE) nr. 1003/2010 al Comisiei din 8 noiembrie 2010 privind cerințele de omologare de tip pentru spațiul destinat amplasării și montării plăcilor de înmatriculare spate la autovehicule și remorcile acestora și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 291, 9.11.2010, p. 22).

– Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 al Comisiei[1];

– Regulamentul (UE) nr. 1008/2010 al Comisiei[2];

– Regulamentul (UE) nr. 1009/2010 al Comisiei[3];

– Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei[4];

---

1 Regulamentul (UE) nr. 1005/2010 al Comisiei din 8 noiembrie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a dispozitivelor de remorcare a autovehiculelor și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 291, 9.11.2010, p. 36).

2 Regulamentul (UE) nr. 1008/2010 al Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește dispozitivele de ștergere și de spălare a parbrizului și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 292, 10.11.2010, p. 2).

3 Regulamentul (UE) nr. 1009/2010 al Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind cerințele pentru omologarea de tip a apărătorilor de roți pentru anumite autovehicule și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 292, 10.11.2010, p. 21).

4 Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei din 11 ianuarie 2011 privind cerințele pentru omologarea de tip referitoare la plăcuța producător regulamentară și la numărul de identificare al vehiculului și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 8, 12.1.2011, p. 1).

– Regulamentul (UE) nr. 109/2011 al Comisiei[1];

– Regulamentul (UE) nr. 458/2011 al Comisiei[2];

– Regulamentul (UE) nr. 65/2012 al Comisiei[3];

– Regulamentul (UE) nr. 130/2012 al Comisiei[4];

---

[1] Regulamentul (UE) nr. 109/2011 al Comisiei din 27 ianuarie 2011 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru anumite categorii de autovehicule și remorcile lor cu privire la sistemele antiîmproșcare (JO L 34, 9.2.2011, p. 2).

[2] Regulamentul (UE) nr. 458/2011 al Comisiei din 12 mai 2011 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora cu privire la montarea anvelopelor și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 124, 13.5.2011, p. 11).

[3] Regulamentul (UE) nr. 65/2012 al Comisiei din 24 ianuarie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la indicatorii de schimbare a treptei de viteză și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 28, 31.1.2012, p. 24)

[4] Regulamentul (UE) nr. 130/2012 al Comisiei din 15 februarie 2012 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor cu privire la accesul în vehicule și la manevrabilitatea acestora și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 43, 16.2.2012, p. 6).

– Regulamentul (UE) nr. 347/2012 al Comisiei[1];

– Regulamentul (UE) nr. 351/2012 al Comisiei[2];

– Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei[3];

– Regulamentul (UE) 2015/166 al Comisiei[4].

---

[1] Regulamentul (UE) nr. 347/2012 al Comisiei din 16 aprilie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de omologare de tip pentru anumite categorii de autovehicule în legătură cu sistemele avansate de frânare de urgență (JO L 109, 21.4.2012, p. 1).

[2] Regulamentul (UE) nr. 351/2012 al Comisiei din 23 aprilie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de omologare de tip pentru instalarea pe autovehicule a sistemelor de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație (JO L 110, 24.4.2012, p. 18).

[3] Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei din 12 decembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 353, 21.12.2012, p. 31).

[4] Regulamentul (UE) 2015/166 al Comisiei din 3 februarie 2015 de completare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului, în ceea ce privește includerea unor proceduri, metode de evaluare și cerințe tehnice specifice, și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European ți a Consiliului și a Regulamentelor (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 109/2011 și (UE) nr. 458/2011 ale Comisiei (JO L 28, 4.2.2015, p. 3).

(32) Dat fiind că omologările de tip acordate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 78/2009, cu Regulamentul (CE) nr. 79/2009 sau cu Regulamentul (CE) nr. 661/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestora urmează să fie considerate echivalente cu cele acordate în conformitate cu prezentul regulament, cu excepția cazului în care sunt modificate prin prezentul regulament sau până când sunt modificate prin actele delegate sau actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, sunt necesare dispoziții tranzitorii pentru a se asigura faptul că astfel de aprobări nu sunt invalidate.

(33) Datele pentru refuzul acordării unei omologări UE de tip, refuzul înmatriculării vehiculului și interzicerea introducerii pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate ar trebui să fie stabilite pentru fiecare element reglementat.

(34) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume asigurarea bunei funcționări a pieței interne prin introducerea de cerințe tehnice armonizate în ceea ce privește performanțele de siguranță și de mediu ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.

(35) Cerințele tehnice detaliate și procedurile adecvate de încercare, precum și dispozițiile privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate ar trebui să fie stabilite în acte delegate și în acte de punere în aplicare cu suficient timp înainte de data aplicării acestora, pentru a le lăsa producătorilor destul timp să se adapteze la cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Unele vehicule sunt fabricate în număr mic. Prin urmare, este oportun ca cerințele prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul său să țină seama de astfel de vehicule sau categorii de vehicule în cazurile în care cerințele respective sunt incompatibile cu utilizarea sau proiectarea unor astfel de vehicule sau în cazurile în care acestea impun o sarcină suplimentară disproporționată. În consecință, aplicarea prezentului regulament ar trebui amânată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I
Obiect, domeniu de aplicare și definiții

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe:

(a) pentru omologarea de tip a vehiculelor și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate proiectate și fabricate pentru vehicule, în ceea ce privește caracteristicile lor generale și de siguranță, precum și pentru protecția și siguranța ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor;

(b) pentru omologarea de tip a autovehiculelor, în raport cu sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri, cu privire la siguranța lor, eficiența consumului și emisiile de CO_2; și

(c) pentru omologarea de tip a pneurilor nou fabricate, în ceea ce privește siguranța acestora și performanța de mediu.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M, N și O, astfel cum sunt definite la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate concepute și construite pentru astfel de vehicule.

Articolul 3

Definiții

În scopul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (UE) 2018/858.

În plus, se aplică următoarele definiții:

1. „utilizatori vulnerabili ai drumurilor" înseamnă participanți la trafic nemotorizați, care includ îndeosebi cicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți;

2. „sistem de monitorizare a presiunii în pneuri" înseamnă un sistem cu care este echipat un vehicul și care poate evalua presiunea în pneuri sau variația presiunii în timp și transmite informația corespunzătoare utilizatorului în timpul mersului;

3. „sistem inteligent de asistență pentru controlul vitezei” înseamnă un sistem de ajutor pentru conducătorul auto în menținerea vitezei adecvate pentru mediul rutier prin furnizarea de feedback specific și adecvat;

4. „facilitarea instalării sistemului antidemaraj cu etilotest” înseamnă o interfață standardizată care facilitează montarea sistemelor antidemaraj cu etilotest în autovehicule după introducerea pe piață;

5. „sistemul de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto” înseamnă un sistem care evaluează vigilența șoferului vehiculului prin analiza sistemelor vehiculului și avertizează conducătorul auto dacă este necesar;

6. „sistem de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto” înseamnă un sistem care ajută conducătorul auto să rămână atent la situația traficului și care îl avertizează în cazul în care îi este distrasă atenția;

7. „semnal pentru frânare de urgență” înseamnă o funcție de semnalizare luminoasă care indică pentru alți utilizatori ai drumului, care se găsesc în spatele vehiculului, că s-a acționat o forță puternică de încetinire a vehiculului în raport cu condițiile prevalente de rulare.

8. „sistem de avertizare la mersul înapoi” înseamnă un sistem care atenționează conducătorul auto cu privire la prezența persoanelor și a obiectelor în partea din spate a vehiculului cu scopul principal de a evita coliziunile la mersul înapoi;

9. „sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație” înseamnă un sistem care avertizează conducătorul auto cu privire la o deviere a vehiculului în afara benzii sale de circulație;

10. „sistem avansat de frânare de urgență” înseamnă un sistem care poate să detecteze automat o posibilă coliziune și să activeze sistemul de frânare al vehiculului pentru frânarea vehiculului cu scopul de a evita o coliziune sau de a micșora impactul unei coliziuni;

11. „sistem de urgență de menținere a benzii de circulație” înseamnă un sistem care oferă asistență conducătorului auto în păstrarea unei poziții sigure a vehiculului în ceea ce privește granița benzii sau a drumului, cel puțin atunci când o trecere peste liniile de separare se produce sau este pe cale să se producă și o coliziune ar putea fi iminentă;

12. „întrerupătorul principal al vehiculului” înseamnă dispozitivul prin intermediul căruia sistemul electronic de la bordul vehiculului este trecut din modul deconectat, cum este cazul unui vehicul staționat în absența conducătorului auto, în modul normal de funcționare;

13. „dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele” înseamnă un sistem al cărui scop constă exclusiv în înregistrarea și stocarea parametrilor critici legați de accident și a informațiilor cu puțin timp înainte, în timpul și imediat după o coliziune;

14. „sistem de protecție frontală” înseamnă o structură (structuri) separată (separate), cum ar fi un parașoc rigid tubular sau o bară de protecție suplimentară care, pe lângă bara de protecție originală, este destinată să protejeze suprafața externă a vehiculului de deteriorare, în cazul unei coliziuni cu un obiect, cu excepția structurilor cu o masă mai mică de 0,5 kg, destinate exclusiv protecției farurilor vehiculului;

15. „bară de protecție” înseamnă orice structuri exterioare situate în față, în partea de jos a caroseriei vehiculului, inclusiv accesorii ale acestora, care sunt destinate să protejeze vehiculul în cazul implicării într-o coliziune frontală la viteză mică cu alt vehicul; cu toate acestea, bara de protecție nu include niciun sistem de protecție frontală;

16. „vehicul care funcționează cu hidrogen” înseamnă orice autovehicul care utilizează hidrogenul drept carburant pentru propulsarea vehiculului;

17. „sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen” înseamnă un ansamblu de componente care fac parte din sistemul de alimentare cu hidrogen și piese de conexiune instalate pe vehiculele care funcționează cu hidrogen, cu excepția sistemului de propulsie care funcționează cu hidrogen sau a unității de propulsie auxiliare;

18. „sistem de propulsie alimentat cu hidrogen” înseamnă convertizorul de energie utilizat pentru propulsarea vehiculului;

19. „componentă a sistemului care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen” înseamnă rezervorul de hidrogen și orice alte componente ale vehiculului care funcționează cu hidrogen, care se află în contact direct cu hidrogenul sau care fac parte dintr-un sistem de alimentare cu hidrogen;

20. „rezervor de hidrogen” înseamnă componenta din cadrul sistemului de alimentare cu hidrogen care stochează volumul inițial de hidrogen ca și carburant;

21. „vehicul automat” înseamnă un autovehicul proiectat și construit să circule în mod autonom pentru anumite perioade de timp fără o supraveghere continuă din partea unui conducător auto, dar în privința căruia intervenția conducătorului auto este în continuare așteptată sau necesară;

22. „vehicul complet automat” înseamnă un autovehicul care a fost proiectat și construit să circule în mod autonom fără supraveghere din partea unui conducător auto;

23. „sistem de monitorizare a disponibilității conducătorului auto” înseamnă un sistem pentru a evalua dacă respectivul conducător auto este în măsură să preia funcția de conducere de la un vehicul automat în anumite situații, dacă este cazul;

24. „circulația vehiculelor în convoi” înseamnă crearea unei legături între două sau mai multe vehicule dintr-un convoi care utilizează tehnologia de conectivitate și sistemele de sprijin al conducerii automate care permit vehiculelor să mențină în mod automat o distanță redusă fixă între ele atunci când sunt conectate pe anumite porțiuni ale unui traseu și să se adapteze la schimbări în deplasarea vehiculului din fruntea convoiului implicând puțină sau nicio acțiune din partea conducătorilor auto;

25. „ masa maximă” înseamnă masa maximă de încărcare admisibilă din punct de vedere tehnic declarată de către producătorul vehiculului;

26. „montant A” înseamnă suportul de plafon poziționat cel mai în față și cel mai în exterior, care este cuprins între șasiul și plafonul vehiculului.

Capitolul II
Obligațiile producătorilor

Articolul 4

Obligații generale și cerințe tehnice

(1) Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi care sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare, precum și toate noile sisteme, componente și unități tehnice separate care sunt introduse pe piață sau puse în funcțiune sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele din prezentul regulament și din actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(2) Omologarea de tip în conformitate cu regulamentele CEE-ONU enumerate în anexa I este considerată omologare UE de tip în conformitate cu cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 cu scopul de a modifica anexa I pentru a ține seama de progresul tehnic și de evoluția în materie de reglementare prin introducerea și actualizarea trimiterilor la regulamentele ONU și seria de modificări relevante care se aplică în mod obligatoriu.

(4) Producătorii trebuie să asigure proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

(5) Producătorii trebuie, de asemenea, să se asigure că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate îndeplinesc cerințele aplicabile menționate în anexa II, începând cu datele specificate în anexa respectivă, în conformitate cu cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare stabilite în actele delegate și cu procedurile și specificațiile tehnice uniforme stabilite în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, inclusiv cerințele referitoare la:

(a) sistemele de reținere, testele de impact, integritatea sistemului de alimentare cu combustibil și siguranța electrică de înaltă tensiune;

(b) utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, vedere și vizibilitate;

(c) șasiul vehiculului, sistemul de frânare, pneurile și sistemul de direcție;

(d) instrumentele la bord, sistemul electric, sistemul de iluminat al vehiculului și protecția împotriva utilizării neautorizate, inclusiv a atacurilor cibernetice;

(e) comportamentul conducătorului auto și al sistemului; și

(f) construcția și caracteristicile generale ale vehiculelor.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica anexa II pentru a ține seama de progresul tehnic și de evoluțiile în materie de reglementare, în special în ceea ce privește aspectele enumerate la literele (a)-(f) de la alineatul (5) din prezentul articol, precum și cele menționate la articolul 6 alineatul (1) literele (a)-(g), articolul 7 alineatele (2), (3), (4) și (5), articolul 9 alineatele (2), (3) și (5) și articolul 11 alineatul (1) și cu scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță generală a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și un nivel ridicat de protecție a ocupanților vehiculelor și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, prin introducerea și actualizarea trimiterilor la regulamentele ONU, precum și la actele delegate și actele de punere în aplicare.

(7) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la cerințele enumerate în anexa II.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2). Acestea sunt publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele aplicabile menționate în anexa II.

Articolul 5

Dispoziții specifice referitoare la sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri și la pneuri

(1) Vehiculele trebuie echipate cu un sistem fiabil de monitorizare a presiunii în pneuri, capabil, pentru o gamă largă de condiții rutiere și de mediu, să îi atragă atenția conducătorului auto, printr-o avertizare la bordul vehiculului, atunci când are loc o scădere a presiunii în oricare dintre pneuri.

(2) Sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri sunt concepute pentru a evita resetarea sau recalibrarea la o presiune scăzută a pneului.

(3) Toate pneurile introduse pe piață trebuie să îndeplinească cerințele de siguranță și performanță de mediu stabilite în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.

(4) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții privind proceduri și specificații tehnice uniforme pentru:

(a) omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri;

(b) omologarea de tip a pneurilor, inclusiv specificațiile tehnice privind instalarea acestora.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2). Acestea sunt publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele aplicabile menționate în anexa II.

Articolul 6

Sisteme avansate pentru vehicule pentru toate categoriile de autovehicule

(1) Autovehiculele trebuie să fie echipate cu următoarele sisteme avansate pentru vehicule:

(a) sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei;

(b) facilitarea instalării sistemului antidemaraj cu etilotest;

(c) sistemul de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto;

(d) sistemul de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto;

(e) semnalul pentru frânare de urgență;

(f) sistemul de avertizare la mersul înapoi; și

(g) dispozitivul de înregistrare a datelor privind evenimentele.

(2) Sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei îndeplinesc următoarele cerințe minime:

(a) trebuie să fie posibil să se atragă atenția conducătorului auto, prin sistemul de control al accelerației sau prin alt feedback specific, adecvat și eficace, asupra faptului că limita de viteză este depășită;

(b) trebuie să fie posibilă deconectarea sistemului; informațiile privind limita de viteză pot fi furnizate în continuare, iar sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei trebuie să fie în modul normal de funcționare la fiecare activare a întrerupătorului principal al vehiculului;

(c) feedbackul specific și adecvat se bazează pe informații privind limita de viteză obținute prin observarea semnalizărilor rutiere, pe baza semnalelor de infrastructură sau a datelor din hărți electronice, sau pe baza ambelor tipuri de date, puse la dispoziție la bordul vehiculelor;

(d) nu afectează posibilitatea conducătorului auto de a depăși viteza setată de sistemul vehiculului;

(e) obiectivele sale de performanță se stabilesc pentru a evita sau reduce la minimum rata de eroare în condiții reale de drum.

(3) Sistemele de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto și sistemele de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto sunt proiectate astfel încât să nu înregistreze și să nu păstreze în continuu niciun alt tip de date decât cele necesare în scopurile pentru care au fost colectate sau prelucrate în sistemul în buclă închisă. În plus, datele respective nu sunt accesibile sau puse la dispoziția terților în niciun moment și sunt șterse imediat după prelucrare. De asemenea, aceste sisteme sunt proiectate astfel încât să se evite suprapunerea și să nu dea indicații separate și concomitente sau într-un mod neclar conducătorului auto în cazul în care o acțiune declanșează ambele sisteme.

(4) Dispozitivele de înregistrare a datelor privind evenimentele trebuie să îndeplinească în special următoarele cerințe:

(a) datele pe care le pot înregistra și stoca în ceea ce privește perioada cu puțin timp înainte, în timpul și imediat după coliziune cuprind viteza vehiculului, frânarea, poziția și înclinarea vehiculului pe șosea, starea și rata de activare a tuturor sistemelor de siguranță, a sistemului de eCall 112 de la bordul vehiculului, activarea frânelor și orice parametri de intrare relevanți ai sistemelor active de siguranță și de evitare a accidentelor instalate la bord, cu un grad ridicat de precizie și cu asigurarea păstrării datelor;

(b) nu pot fi dezactivate;

(c) modul în care dispozitivele sunt capabile să înregistreze și să stocheze date garantează că:

(i) funcționează într-un sistem în buclă închisă;

(ii) datele pe care le colectează sunt anonimizate și protejate împotriva manipulării și utilizării necorespunzătoare; și

(iii) datele pe care acestea le colectează permit identificarea tipului, variantei și a versiunii exacte de vehicul, și în special a sistemelor de siguranță activă și de evitare a accidentelor instalate la bordul vehiculului; și

(d) datele pe care dispozitivele sunt capabile să le înregistreze pot fi puse la dispoziția autorităților naționale, în temeiul dreptului Uniunii sau al dreptului intern, numai în scopul cercetării și analizei referitoare la accidente, inclusiv în scopul omologării de tip a sistemelor și componentelor și în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679, printr-o interfață standardizată.

(5) Un dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele nu poate înregistra și stoca ultimele patru cifre din secțiunea de identificare a vehiculului din numărul de identificare a vehiculului sau orice altă informație care ar putea permite identificarea individuală a vehiculului ori a proprietarului sau a deținătorului acestuia.

(6) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 12 în vederea completării prezentului regulament, stabilind norme detaliate privind procedurile specifice de încercare și cerințele tehnice pentru:

(a) omologarea de tip a vehiculelor cu privire la sistemele avansate pentru vehicule menționate la alineatul (1);

(b) omologarea de tip a sistemelor avansate pentru vehicule menționate la literele (a), (f) și (g) de la alineatul (1) ca unități tehnice separate.

Respectivele acte delegate sunt publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele aplicabile menționate în anexa II.

Articolul 7

Cerințe specifice referitoare la autoturisme și vehicule utilitare ușoare

(1) În plus față de celelalte cerințe ale prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia și care sunt, de asemenea, aplicabile vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, vehiculele din categoriile respective trebuie să respecte cerințele prevăzute la alineatele (2)-(5) și specificațiile tehnice prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (6).

(2) Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie să fie echipate cu sisteme avansate de frânare de urgență proiectate și instalate în două faze și care prevăd următoarele:

(a) depistarea obstacolelor și a vehiculelor în mișcare din fața autovehiculului în prima etapă;

(b) extinderea capacității de detectare menționate la litera (a) pentru a include, de asemenea, pietonii și cicliștii din fața autovehiculului în a doua etapă.

(3) Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie, de asemenea, să fie echipate cu un sistem de urgență de păstrare a benzii de circulație.

(4) Sistemele avansate de frânare de urgență și sistemele de urgență de păstrare a benzii de circulație trebuie să îndeplinească în special următoarele cerințe:

(a) să fie posibilă oprirea acestor sisteme doar separat, printr-o secvență de acțiuni care urmează a fi efectuate de către conducătorul auto;

(b) sistemele să se afle în modul normal de funcționare după fiecare activare a întrerupătorului principal al vehiculului;

(c) să fie posibilă oprirea facilă a avertizării sonore, dar această acțiune nu trebuie să dezactiveze în același timp alte funcții ale sistemului în afară de avertizarea sonoră;

(d) să fie posibil ca conducătorul auto să poată să nu țină cont de aceste sisteme.

(5) Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 trebuie să fie proiectate și construite pentru a asigura o zonă de impact a capului extinsă cu scopul de a îmbunătăți protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și de a reduce potențialele vătămări în caz de coliziune.

(6) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a vehiculelor cu privire la cerințele stabilite la alineatele (2)-(5) din prezentul articol.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2). Acestea sunt publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele aplicabile menționate în anexa II.

Articolul 8

Sisteme de protecție frontală pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare

(1) Sistemele de protecție frontală fie montate ca echipament original pe vehiculele din categoriile M_1 și N_1 sau puse la dispoziție pe piață ca unități tehnice separate pentru aceste vehicule trebuie să respecte cerințele stabilite la alineatul (2) și specificațiile tehnice stabilite în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3).

(2) Sistemele de protecție frontală care sunt puse la dispoziție pe piață ca unități tehnice separate trebuie să fie însoțite de o listă detaliată de tipuri de vehicule, variante și versiuni de vehicule pentru care sistemul de protecție frontală este omologat, precum și de instrucțiuni clare de asamblare.

(3) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a sistemelor de protecție frontală, inclusiv specificații tehnice legate de construcție și instalare.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2). Acestea sunt publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele aplicabile menționate în anexa II.

Articolul 9

Cerințe specifice privind autobuzele și vehiculele utilitare grele

(1) În plus față de celelalte cerințe ale prezentului regulament și ale actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia și care sunt aplicabile și vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3, vehiculele din categoriile respective trebuie să respecte cerințele prevăzute la alineatele (2)-(5) și specificațiile tehnice stabilite în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (7). Vehiculele din categoriile M_2 și M_3 trebuie să îndeplinească, de asemenea, cerințele stabilite la alineatul (6).

(2) Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație și un sistem avansat de frânare de urgență care respectă specificațiile tehnice prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (7).

(3) Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie echipate cu sisteme avansate care sunt capabile să detecteze pietonii și bicicliștii situați în imediata apropiere a părții frontale sau laterale a vehiculului și să furnizeze un avertisment sau să evite o coliziune cu astfel de utilizatori vulnerabili ai drumurilor.

(4) În ceea ce privește sistemele menționate la alineatele (2) și (3), trebuie să se respecte următoarele cerințe minime, în special:

(a) să fie posibilă oprirea acestor sisteme doar separat, printr-o secvență de acțiuni care urmează a fi efectuate de către conducătorul auto;

(b) sistemele să se afle în modul normal de funcționare după fiecare activare a întrerupătorului principal al vehiculului;

(c) să fie posibilă oprirea facilă a avertizării sonore, dar această acțiune să nu dezactiveze în același timp alte funcții ale sistemului în afară de avertizare sonoră;

(d) conducătorul auto să poată să anuleze aceste sisteme.

(5) Vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 trebuie să fie proiectate și construite pentru a îmbunătăți vizibilitatea directă a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor din poziția conducătorului auto, reducând cât mai mult posibil unghiurile moarte din fața și din lateralul conducătorului auto, ținând totodată seama de caracteristicile specifice ale diferitelor categorii de vehicule.

(6) Vehiculele din categoriile M_2 și M_3, cu o capacitate de peste 22 de pasageri în afara conducătorului auto și construite cu spații pentru pasagerii care călătoresc în picioare, pentru a permite deplasări frecvente ale pasagerilor sunt proiectate și construite pentru a fi accesibile persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv utilizatorilor de scaune rulante.

(7) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții privind proceduri și specificații tehnice uniforme pentru:

(a) omologarea de tip a vehiculelor cu privire la cerințele stabilite la alineatele (2)-(5) de la prezentul articol;

(b) omologarea de tip a sistemelor menționate la alineatul (3) din prezentul articol ca unități tehnice separate.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).

Atunci când privesc cerințele prevăzute la prezentul articol alineatele (2), (3) și (4), respectivele acte de punere în aplicare sunt publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele aplicabile menționate în anexa II.

Atunci când privesc cerințele prevăzute la prezentul articol alineatul (5), respectivele acte de punere în aplicare sunt publicate cu cel puțin 36 luni înainte de datele aplicabile menționate în anexa II.

Articolul 10

Cerințe specifice privind vehiculele care funcționează cu hidrogen

(1) În plus față de celelalte cerințe ale prezentului regulament și ale actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, care se aplică, de asemenea, vehiculelor din categoriile M și N, vehiculele care funcționează cu hidrogen din categoriile respective, sistemele care fac parte din sistemul de alimentare cu hidrogen și componentele acestor sisteme trebuie să respecte specificațiile tehnice stabilite în actele de punere în aplicare prevăzute la alineatul (3).

(2) Producătorii se asigură că sistemele și componentele care fac parte din sistemul de alimentare cu hidrogen sunt instalate în conformitate cu specificațiile tehnice prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3). De asemenea, producătorii furnizează, dacă este necesar, informații în scopul inspecției sistemelor și a componentelor care fac parte din sistemul de alimentare cu hidrogen pe întreaga durată a ciclului de viață al vehiculului care funcționează cu hidrogen.

(3) Comisia, prin intermediul actelor de punere în aplicare, adoptă dispoziții privind proceduri și specificații tehnice uniforme pentru omologarea de tip a vehiculelor care funcționează cu hidrogen în ceea ce privește sistemele care fac parte din sistemul de alimentare cu hidrogen ale acestora, inclusiv a acelora privind compatibilitatea materialelor și receptaculele de alimentare, și pentru omologarea de tip a componentelor sistemelor care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen, inclusiv specificațiile tehnice pentru instalarea acestora.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2). Actele de punere în aplicare sunt publicate cu cel puțin 15 luni înainte de datele aplicabile menționate în anexa II.

Articolul 11

Cerințe specifice privind vehiculele automate și vehiculele complet automate

(1) În plus față de celelalte cerințe din prezentul regulament și din actele delegate și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia și care sunt aplicabile vehiculelor din categoriile respective, vehiculele automate și vehiculele complet automate trebuie să respecte specificațiile tehnice prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (2) legate de:

(a) sistemele care preiau controlul asupra vehiculului de la conducătorul auto, inclusiv sistemele de semnalizare, direcție, accelerare și frânare;

(b) sistemele care furnizează vehiculului informații în timp real cu privire la starea vehiculului și a zonei înconjurătoare;

(c) sistemele de monitorizare a disponibilității conducătorului auto;

(d) dispozitivele de înregistrare a datelor referitoare la evenimente pentru vehiculele automate;

(e) formatul armonizat pentru schimbul de date, de exemplu circulația în convoi a vehiculelor de mărci diferite;

(f) sisteme pentru furnizarea de informații privind siguranța către alți utilizatori ai drumurilor.

Cu toate acestea, respectivele specificații tehnice privind sistemele de monitorizare a disponibilității conducătorului auto menționate la primul paragraf litera (c) nu se aplică vehiculelor complet automate.

(2) Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții privind proceduri și specificații tehnice uniforme pentru sistemele și alte elemente enumerate la literele (a)-(f) de la alineatul (1) din prezentul articol și pentru omologarea de tip a vehiculelor automate și complet automate în ceea ce privește aceste sisteme și alte elemente, pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor automate și complet automate pe drumurile publice.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).

Capitolul III

Dispoziții finale

Articolul 12

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatele (3) și (6) și articolul 6 alineatul (6) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la … [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatele (3) și (6) și articolul 6 alineatul (6) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatele (3) și (6) și articolului 6 alineatul (6) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 13

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic – autovehicule (CTAV). Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 14

Revizuirea și raportarea

(1) Până la ... [cinci ani de la data aplicării prezentului regulament] și ulterior din cinci în cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare privind rezultatele măsurilor și sistemelor privind siguranța, inclusiv ratele de penetrare ale acestora și ușurința cu care pot fi utilizate. Comisia analizează dacă respectivele măsuri și sisteme privind siguranța funcționează astfel cum este preconizat în prezentul regulament. După caz, raportul este însoțit de recomandări, inclusiv de o propunere legislativă de modificare a cerințelor privind siguranța generală și protecția și siguranța ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, pentru a reduce și mai mult sau a elimina accidentele și vătămările în transportul rutier.

În special, Comisia evaluează fiabilitatea și eficiența noilor sisteme inteligente de asistență pentru controlul vitezei și acuratețea și rata de eroare a acestor sisteme în condiții reale de condus. Dacă este cazul, Comisia prezintă o propunere legislativă.

(2) Până la data de 31 ianuarie a fiecărui an Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, pentru anul precedent, un raport privind activitățile Forumului mondial CEE-ONU pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29), referitor la progresele înregistrate în punerea în aplicare a standardelor de siguranță a vehiculelor în ceea ce privește cerințele stabilite la articolele 5-11 și referitor la poziția Uniunii legată de aceste aspecte.

Articolul 15

Dispoziții tranzitorii

(1) Prezentul regulament nu invalidează omologările UE de tip acordate vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care au fost acordate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 78/2009, cu Regulamentul (CE) nr. 79/2009, sau cu Regulamentul (CE) nr. 661/2009 și cu măsurile de punere în aplicare a acestora, până la ... [data care precede imediat data aplicării prezentului regulament], cu excepția cazului în care cerințele relevante aplicabile unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate au fost modificate sau au fost adăugate noi cerințe prin prezentul regulament și actele delegate adoptate în temeiul acestuia, astfel cum se precizează în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.

(2) Autoritățile de omologare continuă să acorde extinderi ale omologărilor UE de tip menționate la alineatul (1).

(3) Prin derogare de la prezentul regulament, statele membre continuă să autorizeze până la data specificată în anexa IV înmatricularea vehiculelor, precum și vânzarea sau punerea în exploatare a componentelor care nu respectă cerințele Regulamentului ONU nr. 117.

Articolul 16

Date de punere în aplicare

În ceea ce privește vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate ale acestora, autoritățile naționale:

(a) începând cu datele specificate în anexa II, în ceea ce privește o anumită cerință enumerată în anexa menționată, refuză, pe motive legate de cerința respectivă, acordarea omologării UE de tip sau a omologării naționale de tip pentru orice nou tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care nu este conform(ă) cu cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

(b) începând cu datele specificate în anexa II, în ceea ce privește o anumită cerință enumerată în anexa menționată, consideră, pe motive legate de cerința respectivă, că certificatele de conformitate ale noilor vehicule nu mai sunt valabile în înțelesul articolului 48 din Regulamentul (UE) 2018/858 și interzice înmatricularea acestor vehicule, dacă respectivele vehicule nu sunt conforme cu cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

(c) începând cu datele specificate în anexa II, în ceea ce privește o anumită cerință enumerată în anexa menționată, interzic, pe motive legate de cerința respectivă, introducerea pe piață sau darea în funcțiune a componentelor sau unităților tehnice separate, atunci când acestea nu sunt conforme cu cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

Articolul 17

Modificări ale Regulamentului (UE) 2018/858

Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858 se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

Articolul 18

Abrogări

(1) Regulamentele (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 și Regulamentele (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 se abrogă cu efect de la data aplicării prezentului regulament.

(2) Trimiterile la Regulamentele (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 19

Intrarea în vigoare și data aplicării

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.*

Se aplică de la ... [30 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Cu toate acestea, articolul 4 alineatele (3), (6) și (7), articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (6), articolul 7 alineatul (6), articolul 8 alineatul (3), articolul 9 alineatul (7), articolul 10 alineatul (3), articolul 11 alineatul (2), articolul 12 și articolul 13 se aplică de la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*

ANEXA I

Lista regulamentelor ONU menționate la articolul 4 alineatul (2)

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
1	Farurile pentru autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică și/sau o lumină de drum și sunt echipate cu lămpi cu filament din categoriile R2 și/sau HS1	Seria 02 de amendamente	JO L 177, 10.7.2010, p. 1	M, N ([a])
3	Dispozitive retroreflectorizante pentru autovehicule și remorcile acestora	Seria 02 de amendamente	JO L 323, 6.12.2011, p. 1	M, N, O
4	Dispozitive de iluminare a plăcii de înmatriculare spate a autovehiculelor și a remorcilor acestora	Versiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 17	M, N, O
6	Lămpi indicatoare de direcție pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Seria 01 de amendamente	JO L 213, 18.7.2014, p. 1	M, N, O
7	Lămpi de poziție (laterale) față și spate, lămpi de stop și lămpi de gabarit ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Seria 02 de amendamente	JO L 285, 30.9.2014, p. 1	M, N, O

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
8	Faruri pentru autovehicule (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 și/sau H11)	Seria 05 de amendamente, rectificarea 1 la revizuirea 4	JO L 177, 10.7.2010, p. 71	M, N ([a])
10	Compatibilitate electromagnetică	Seria 05 de amendamente	JO L 41, 17.2.2017, p. 1	M, N, O
11	Încuietorile ușilor și elemente de susținere a ușilor	Seria 04 de amendamente	JO L 218, 21.8.2019, p. 1	M_1, N_1
12	Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact	Seria 04 de amendamente	JO L 89, 27.3.2013, p. 1	M_1, N_1
13	Frânarea vehiculelor și a remorcilor	Seria 11 de amendamente	JO L 42, 18.2.2016, p. 1	M_2, M_3, N, O ([b])
13-H	Frânarea autoturismelor	Versiunea originală a regulamentului	JO L 335, 22.12.2015, p. 1	M_1, N_1
14	Ancorajele centurilor de siguranță	Seria 07 de amendamente	JO L 218, 19.8.2015, p. 27	M, N
16	Centuri de siguranță, sisteme de reținere, sisteme de reținere pentru copii și sisteme ISOFIX de reținere pentru copii	Seria 07 de amendamente	JO L 109, 27.4.2018, p. 1	M, N
17	Scaune, ancorajele acestora și tetiere	Seria 08 de amendamente	JO L 230, 31.8.2010, p. 81	M, N

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
18	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Seria 03 de amendamente	JO L 120, 13.5.2010, p. 29	M_2, M_3, N_2, N_3
19	Lămpi de ceață față ale autovehiculelor	Seria 04 de amendamente	JO L 250, 22.8.2014, p. 1	M, N
20	Faruri de autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică și/sau o lumină de drum și sunt echipate cu lămpi cu bec cu halogen (lămpi H4)	Seria 03 de amendamente	JO L 177, 10.7.2010, p. 170	M, N ([a])
21	Amenajări interioare	Seria 01 de amendamente	JO L 188, 16.7.2008, p. 32	M_1
23	Lămpi de mers înapoi și de manevră pentru autovehicule și remorcile acestora	Versiunea originală a regulamentului	JO L 237, 8.8.2014, p. 1	M, N, O
25	Tetiere, încorporate sau neîncorporate în scaunele vehiculelor	Seria 04 de amendamente, rectificarea 2 la revizuirea 1	JO L 215, 14.8.2010, p. 1	M_1
26	Proeminențe exterioare	Seria 03 de amendamente	JO L 215, 14.8.2010, p. 27	M_1
28	Dispozitive de avertizare sonoră și semnalizare sonoră	Versiunea originală a regulamentului	JO L 323, 6.12.2011, p. 33	M, N

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
29	Protecția ocupanților cabinei unui vehicul utilitar	Seria 03 de amendamente	JO L 304, 20.11.2010, p. 21	N
30	Anvelope pentru autovehicule și remorcile acestora (clasa C1)	Seria 02 de amendamente	JO L 307, 23.11.2011, p. 1	M, N, O
31	Faruri etanșe („sealed beam”) pentru autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică europeană sau o lumină de drum sau ambele fascicule	Seria 02 de amendamente	JO L 185, 17.7.2010, p. 15	M, N
34	Prevenirea riscurilor de incendiu (rezervoare de combustibil lichid)	Seria 03 de amendamente	JO L 231, 26.8.2016, p. 41	M, N, O
37	Lămpi cu filament destinate utilizării în lămpile omologate ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora	Seria 03 de amendamente	JO L 213, 18.7.2014, p. 36	M, N, O
38	Lămpi de ceață spate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Versiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 20	M, N, O
39	Vitezometru și odometru, inclusiv instalarea acestora	Seria 01 de amendamente	JO L 302, 28.11.2018, p. 106	M, N

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
43	Materiale pentru geamurile de siguranță și instalarea acestora pe vehicule	Seria 01 de amendamente	JO L 42, 12.2.2014, p. 1	M, N, O
44	Dispozitive de reținere pentru copiii pasageri în autovehicule („sisteme de reținere pentru copii")	Seria 04 de amendamente	JO L 265, 30.9.2016, p. 1	M, N
45	Dispozitive de curățare a farurilor	Seria 01 de amendamente		M, N
46	Dispozitive de vizibilitate indirectă și instalarea acestora	Seria 04 de amendamente	JO L 237, 8.8.2014, p. 24	M, N
48	Instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă pe autovehicule	Seria 06 de amendamente	JO L 14, 16.1.2019, p. 42	M, N, O ([c])
54	Anvelope pentru vehicule utilitare și pentru remorcile acestora (clasele C2 și C3)	Versiunea originală a regulamentului	JO L 307, 23.11.2011, p. 2	M, N, O
55	Dispozitive mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule	Seria 01 de amendamente	JO L 153, 15.6.2018, p. 179	M, N, O ([c])
58	Dispozitive de protecție antiîmpănare spate (DPAS) și instalarea acestora; Protecția antiîmpănare spate (PAS)	Seria 03 de amendamente	JO L 49, 20.2.2019, p. 1	M, N, O

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
61	Vehicule utilitare, în ceea ce privește proeminențele lor exterioare situate în partea frontală a panoului posterior al cabinei	Versiunea originală a regulamentului	JO L 164, 30.6.2010, p. 1	N
64	Pneu de rezervă pentru utilizare temporară, pneuri/sistem cu posibilitate de rulare pe jantă (și sistem de monitorizare a presiunii în pneuri)	Seria 02 de amendamente	JO L 310, 26.11.2010, p. 18	M_1, N_1
66	Rezistența suprastructurii vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Seria 02 de amendamente	JO L 84, 30.3.2011, p. 1	M_2, M_3
67	Autovehicule care utilizează gaz petrolier lichefiat în sistemul de propulsie	Seria 01 de amendamente	JO L 285, 20.10.2016, p. 1	M, N
73	Dispozitive de protecție laterală ale vehiculelor de marfă	Seria 01 de amendamente	JO L 122, 8.5.2012, p. 1	N_2, N_3, O_3, O_4
77	Lămpi de staționare pentru autovehicule	Versiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 21	M, N
79	Echipamente de direcție	Seria 03 de amendamente	JO L 318, 14.12.2018, p. 1	M, N, O
80	Scaunele vehiculelor de pasageri de capacitate mare	Seria 03 de amendamente	JO L 226, 24.8.2013, p. 20	M_2, M_3
87	Lumini de zi pentru autovehicule	Versiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 24	M, N

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
89	Dispozitive de limitare a vitezei și dispozitive reglabile de limitare a vitezei	Versiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 25	M, N ([d])
90	Seturi de garnituri de frână de înlocuire și garnituri de înlocuire pentru tamburi de frână pentru autovehicule și remorcile acestora	Seria 02 de amendamente	JO L 185, 13.7.2012, p. 24	M, N, O
91	Lămpi de poziție laterale pentru autovehicule și pentru remorcile acestora	Versiunea originală a regulamentului	JO L 4, 7.1.2012, p. 27	M, N, O
93	Dispozitive de protecție antiîmpănare față (DAF) și instalarea acestora; protecția antiîmpănare față (PAF)	Versiunea originală a regulamentului	JO L 185, 17.7.2010, p. 56	N_2, N_3
94	Protecția ocupanților în caz de coliziune frontală	Seria 03 de amendamente	JO L 35, 8.2.2018, p. 1	M_1
95	Protecția ocupanților în caz de coliziune laterală	Seria 03 de amendamente	JO L 183, 10.7.2015, p. 91	M_1, N_1
97	Sistemele de alarmă ale vehiculelor (SAV)	Seria 01 de amendamente	JO L 122, 8.5.2012, p. 19	M_1, N_1 ([e])

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
98	Faruri pentru autovehicule, prevăzute cu surse luminoase cu descărcare în gaz	Seria 01 de amendamente	JO 176, 14.6.2014, p. 64	M, N
99	Surse luminoase cu descărcare în gaz destinate utilizării în lămpi cu descărcare în gaz omologate pentru autovehicule	Versiunea originală a regulamentului	JO L 320, 17.12.2018, p. 45	M, N
100	Siguranța din punct de vedere electric	Seria 02 de amendamente	JO L 302, 28.11.2018, p. 114	M, N
102	Dispozitivul de cuplare strânsă (DCS); montarea unui tip omologat de DCS	Versiunea originală a regulamentului	JO L 351, 30.12.2008, p. 44	N_2, N_3, O_3, O_4
104	Marcaje retroreflectorizante (vehicule grele și lungi)	Versiunea originală a regulamentului	JO L 75, 14.3.2014, p. 29	M_2, M_3, N, O_2, O_3, O_4
105	Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Seria 05 de amendamente	JO L 4, 7.1.2012, p. 30	N,O
107	Construcția generală a vehiculelor din categoriile M_2 și M_3	Seria 07 de amendamente	JO L 52, 23.2.2018, p. 1	M_2, M_3

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
108	Anvelope reșapate pentru autoturisme și remorcile acestora	Versiunea originală a regulamentului	JO L 181, 4.7.2006, p. 1	M_1, O_1, O_2
109	Anvelope reșapate pentru vehicule utilitare și pentru remorcile acestora	Versiunea originală a regulamentului	JO L 181, 4.7.2006, p. 1	M2, M3, N, O3, O4
110	Componente specifice pentru vehiculele care utilizează GNC și GNL	Seria 01 de amendamente	JO L 166, 30.6.2015, p. 1	M, N
112	Faruri pentru autovehicule care emit o lumină de întâlnire asimetrică sau o lumină de drum sau ambele și sunt echipate cu lămpi cu filament și/sau cu module LED	Seria 01 de amendamente	JO L 250, 22.8.2014, p. 67	M, N
114	Sisteme airbag de înlocuire	Versiunea originală a regulamentului	JO L 373, 27.12.2006, p. 272	M_1, N_1
115	Sisteme GPL și GNC recondiționate	Versiunea originală a regulamentului	JO L 323, 7.11.2014, p. 91	M, N

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
116	Protecția autovehiculelor împotriva utilizării neautorizate	Versiunea originală a regulamentului	JO L 45, 16.2.2012, p. 1	M_1, N_1 (e)
117	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe suprafețe umede și rezistența la rulare (clasele C1, C2 și C3)	Seria 02 de amendamente	JO L 218, 12.8.2016, p. 1	M, N, O
118	Rezistența la foc a materialelor din interiorul autobuzelor	Seria 02 de amendamente	JO L 102, 21.4.2015, p. 67	M_3
119	Lămpi de viraj	Seria 01 de amendamente	JO L 89, 25.3.2014, p. 101	M, N
121	Amplasarea și identificarea comenzilor manuale, a lămpilor martor și a indicatoarelor	Seria 01 de amendamente	JO L 5, 8.1.2016, p. 9	M, N
122	Sisteme de încălzire a vehiculelor	Versiunea originală a regulamentului	JO L 164, 30.6.2010, p. 231	M, N, O
123	Sisteme de faruri adaptive (SFA) pentru autovehicule	Seria 01 de amendamente	JO L 49, 20.2.2019, p. 24	M, N
124	Roți de schimb	Versiunea originală a regulamentului	JO L 375, 27.12.2006, p. 568	M_1, N_1, O_1, O_2

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
125	Câmpul vizual frontal	Seria 01 de amendamente	JO L 20, 25.1.2018, p. 16	M_1
126	Sisteme de compartimentare	Versiunea originală a regulamentului		M_1
127	Siguranța pietonilor	Seria 02 de amendamente		M_1, N_1
128	Surse de lumină cu diode electroluminiscente (LED)	Versiunea originală a regulamentului	JO L 320, 17.12.2019, p. 63	M, N, O
129	Sisteme îmbunătățite de reținere pentru copii	Versiunea originală a regulamentului	JO L 97, 29.3.2014, p. 21	M, N
130	Sisteme de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Versiunea originală a regulamentului	JO L 178, 18.6.2014, p. 29	M_2, M_3, N_2, N_3 ([f])
131	Sisteme avansate pentru frânarea de urgență	Seria 01 de amendamente	JO L 214, 19.7.2014, p. 47	M_2, M_3, N_2, N_3 ([f])
134	Siguranța utilizării hidrogenului	Versiunea originală a regulamentului	JO L 129, 17.5.2019, p. 43	M, N

Numărul regulamentului ONU	Obiect	Seria amendamentelor publicate în JO	Trimitere la JO	Domeniul de aplicare al regulamentului ONU
135	Coliziunea laterală cu un stâlp	Seria 01 de amendamente		M_1, N_1
137	Coliziune frontală pe întreaga lățime	Seria 01 de amendamente		M_1
139	Sisteme de asistență la frânare	Versiunea originală a regulamentului	JO L 269, 26.10.2018, p. 1	M_1, N_1
140	Sisteme de control electronic al stabilității	Versiunea originală a regulamentului	JO L 269, 26.10.2018, p. 17	M_1, N_1
141	Sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri	Versiunea originală a regulamentului	JO L 269, 26.10.2018, p. 36	M_1, N_1 [(g)]
142	Instalarea pneurilor	Versiunea originală a regulamentului		M_1
145	Ancoraje pentru sisteme de reținere pentru copii	Versiunea originală a regulamentului		M_1

Note la tabel

Seriile de amendamente indicate în tabel reflectă versiunea care a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și nu aduc atingere seriei de amendamente care trebuie să fie respectate pe baza dispozițiilor tranzitorii prevăzute în acestea.

Conformitatea cu seria de amendamente adoptate după seriile speciale de amendamente indicate în tabel este acceptată ca alternativă.

Datele specificate în seriile relevante de amendamente la regulamentele ONU enumerate în tabel, cu privire la obligațiile părților contractante la „Acordul revizuit din 1958”, privind prima înmatriculare, darea în exploatare, punerea la dispoziție pe piață, vânzarea, recunoașterea omologării de tip și orice dispoziții similare, se aplică în mod obligatoriu în sensul articolelor 48 și 50 din Regulamentul (UE) 2018/858, cu excepția cazului în care în anex II la prezentul regulament sunt specificate date alternative, în acest caz utilizându-se datele alternative respective.

În anumite cazuri, un regulament ONU enumerat în tabel prevede în dispozițiile sale tranzitorii că, începând de la o anumită dată, părțile contractante la „Acordul revizuit din 1958" care aplică o anumită serie de amendamente la regulamentul ONU respectiv nu sunt obligate să accepte sau pot refuza să accepte, pentru omologarea de tip națională sau regională, un tip omologat în conformitate cu o serie precedentă de amendamente, sau conține o formulare cu o intenție și un sens similare. Acest lucru se interpretează ca o dispoziție cu caracter obligatoriu pentru autoritățile naționale în ceea ce privește considerarea certificatelor de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 48 din Regulamentul (UE) 2018/858, cu excepția cazului în care în anexa II la prezentul regulament sunt specificate date alternative, în acest caz utilizându-se datele alternative respective.

([a]) Regulamentele ONU nr. 1, 8 și 20 nu sunt aplicabile în cazul omologării UE de tip a vehiculelor.

([b]) Echiparea obligatorie cu o funcție de control al stabilității este necesară în conformitate cu regulamentele ONU. Totuși, aceasta este obligatorie și pentru vehiculele din categoria N_1.

([c]) În cazul în care producătorul vehiculului declară că un vehicul este adecvat pentru remorcarea de încărcături (punctul 2.11.5 din fișa de informații prevăzută la articolul 24 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858) și orice componentă a unui dispozitiv adecvat de cuplare mecanică, fie că este montată sau nu pe tipul de autovehicul respectiv, ar putea obstrucționa (parțial) orice componentă de iluminat și/sau spațiul de montare și fixare a plăcii de înmatriculare spate, se aplică următoarele dispoziții:

- în instrucțiunile pentru utilizatorul autovehiculului (de exemplu, manualul proprietarului, manualul de utilizare a vehiculului) se specifică în mod clar faptul că instalarea unui dispozitiv de cuplare mecanică care nu poate fi ușor îndepărtat sau repoziționat nu este permisă;

– în instrucțiuni se specifică, de asemenea, în mod clar faptul că, atunci când este prevăzut, dispozitivul de cuplare mecanică trebuie întotdeauna să fie îndepărtat sau repoziționat atunci când nu este utilizat; precum și

– în cazul unei omologări de tip a unui sistem de vehicul în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 55, trebuie să se garanteze că dispozițiile cu privire la îndepărtarea, repoziționarea și/sau amplasarea alternativă sunt pe deplin respectate în ceea ce privește instalația de iluminat și spațiului destinat montării și fixării plăcii de înmatriculare spate.

([d]) Sunt vizate doar dispozitivele de limitare a vitezei (SLD) și instalarea obligatorie a SLD pe vehicule din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3.

([e]) Dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate se instalează pe vehiculele din categoriile M_1 și N_1, iar sistemele de imobilizare se instalează pe vehicule din categoria M_1.

([f]) A se vedea nota explicativă [4] la tabelul din anexa II.

([g]) Pentru vehiculele din categoriile M_1 cu o masă maximă ≤ 3 500 kg și N_1, care nu sunt echipate cu roți jumelate pe o axă.

ANEXA II

Lista cerințelor prevăzute la articolul 4 alineatul (5) și la articolul 5 alineatul (3), precum și datele prevăzute la articolul 16

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	S T U	Com po nent
Cerințe privind A SISTEMELE DE REȚINERE, TESTELE DE IMPACT, INTEGRITATEA SISTEMULUI DE ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL ȘI SIGURANȚA ELECTRICĂ LA TENSIUNE ÎNALTĂ														
A1 Amenajări interioare	Regulamentul ONU nr. 21		A											
A2 Scaune și tetiere	Regulamentul ONU nr. 17		A	A	A	A	A	A						
A3 Scaune de autobuz	Regulamentul ONU nr. 80			A	A									A
A4 Ancoraje ale centurilor de siguranță	Regulamentul ONU nr. 14		A	A	A	A	A	A						
A5 Centuri de siguranță și sisteme de reținere	Regulamentul ONU nr. 16		A	A	A	A	A	A					A	A

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	S T U	Com po nent
A6 Sisteme de avertizare privind portul centurilor de siguranță	Regulamentul ONU nr. 16		A	A	A	A	A	A						
A7 Sisteme de separare	Regulamentul ONU nr. 126		X										B	
A8 Ancoraje pentru sisteme de reținere pentru copii	Regulamentul ONU nr. 145		A											
A9 Sisteme de reținere pentru copii	Regulamentul ONU nr. 44		A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]					A	A
A10 Sisteme îmbunătățite de reținere pentru copii	Regulamentul ONU nr. 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 Protecția antiîmpănare față	Regulamentul ONU nr 93						A	A					A	A
A12 Protecția antiîmpănare spate	Regulamentul ONU nr. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13 Protecție laterală	Regulamentul ONU nr. 73						A	A			A	A		
A14 Siguranța rezervorului de combustibil	Regulamentul ONU nr. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
A15 Siguranța instalației de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL)	Regulamentul ONU nr. 67		A	A	A	A	A	A						A
A16 Siguranța instalației de alimentare cu gaz natural lichefiat și comprimat	Regulamentul ONU nr. 110		A	A	A	A	A	A						A
A17 Siguranța vehiculelor care funcționează cu hidrogen	Regulamentul ONU nr. 134		A	A	A	A	A	A						A
A18 Calificarea materialelor pentru sisteme care fac parte din sistemul de alimentare cu hidrogen			A	A	A	A	A	A						A
A19 Siguranța electrică în funcționare	Regulamentul ONU nr. 100		A	A	A	A	A	A						
A20 Impact frontal decalat	Regulamentul ONU nr. 94	Se aplică categoriilor de vehicule M_1, cu o masă maximă ≤ 3 500 kg, și N_1, cu o masă maximă ≤ 2 500 kg. Pentru vehiculele cu o masă maximă > 2 500 kg, se aplică datele de la nota B.	A			A								

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	S T U	Com po nent
A21 Impact frontal pe întreaga lățime	Regulamentul ONU nr. 137	Utilizarea dispozitivului de încercare antropomorf, manechinul „Hybrid III”, este autorizată până când dispozitivul de încercare pentru reținerea ocupantului uman „THOR” este disponibil în regulamentul ONU.	B			B								
A22 Protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în caz de impact	Regulamentul ONU nr. 12		A			A							A	
A23 Airbag de înlocuire	Regulamentul ONU nr. 114		X			X							B	
A24 Impactul asupra cabinei	Regulamentul ONU nr. 29					A	A	A						
A25 Impactul lateral	Regulamentul ONU nr. 95	Se aplică tuturor vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, inclusiv celor cu punctul R al scaunului în poziția cea mai joasă > 700 mm de la nivelul solului Pentru vehiculele cu punctul R al scaunului în poziția cea mai joasă > 700 mm de la nivelul solului, se aplică datele de la nota B.	A			A								

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
A26 Impactul lateral cu un stâlp	Regulamentul ONU nr. 135		B			B								
A27 Impact din spate	Regulamentul ONU nr. 34	Se aplică categoriilor de vehicule M_1, cu o masă maximă ≤ 3 500 kg și N_1. Este asigurată respectarea cerințelor de siguranță electrică post-coliziune.	B			B								
Cerințe privind B UTILIZATORII VULNERABILI AI DRUMURILOR, VEDEREA ȘI VIZIBILITATEA														
B1 Proiecția picioarelor și a capului pietonilor	Regulamentul ONU nr. 127		A			A								
B2 Zona extinsă de impact a capului	Regulamentul ONU nr. 127	Zonele de încercare a capului-manechin de copil și de adult sunt delimitate de „o distanță de înfășurare în jurul adultului” de 2 500 mm sau de „linia de referință din spate a parbrizului” oricare dintre acestea este situată mai în față. Contactul capului-manechin cu montanții A, cu traversa superioară a parbrizului și cu capota este exclus, dar trebuie monitorizat.	C			C								

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
B3 Sistem de protecție frontală			X			X							A	
B4 Frânare de urgență avansată pentru pietoni și bicicliști			C			C								
B5 Atenționare de coliziune cu pietoni și bicicliști				B	B		B	B					B	
B6 Sistem de informare pentru unghiul mort				B	B		B	B					B	
B7 Sistem de avertizare la mersul înapoi			B	B	B	B	B	B					B	
B8 Vizibilitate spre înainte	Regulamentul ONU nr. 125	Se aplică categoriilor de vehicule M_1 și N_1	A			C								
B9 Vedere directă la vehiculele grele				D	D		D	D						
B10 Geamuri de siguranță	Regulamentul ONU nr. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Dejivrare/dezaburire			A	A[2]	A[2]	A[2]	A[2]	A[2]						

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
B12 Spălare/ștergere			A	A[3]	A[3]	A[3]	A[3]	A[3]					A	
B13 Dispozitive de vizibilitate indirectă	Regulamentul ONU nr. 46		A	A	A	A	A	A						A
Cerințe privind C ȘASIUL, SISTEMUL DE FRÂNARE, PNEURILE ȘI SISTEMUL DE DIRECȚIE AL VEHICULULUI														
C1 Sistem de direcție	Regulamentul ONU nr. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2 Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul ONU nr. 130			A[4]	A[4]		A[4]	A[4]						
C3 Sistem de urgență de menținere a benzii de circulație			B[6]			B[6]								
C4 Sisteme de frânare	Regulamentul ONU nr. 13 Regulamentul ONU nr. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5 Piese de schimb pentru sistemul de frânare	Regulamentul ONU nr. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6 Frânare asistată	Regulamentul ONU nr. 139		A			A								

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
C7 Controlul stabilității	Regulamentul ONU nr. 13 Regulamentul ONU nr. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8 Sistem avansat de frânare de urgență la vehiculele grele	Regulamentul ONU nr. 131			A[4]	A[4]		A[4]	A[4]						
C9 Sistem avansat de frânare de urgență la vehiculele ușoare			B			B								
C10 Siguranța și performanțele de mediu ale pneurilor	Regulamentul ONU nr. 30 Regulamentul ONU nr. 54 Regulamentul ONU nr. 117	Se asigură și o procedură de încercare pentru pneurile uzate; se aplică datele de la nota C.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11 Roțile de rezervă și sistemele „run-flat”	Regulamentul ONU nr. 64		A[1]			A[1]								
C12 Pneuri reșapate	Regulamentul ONU nr. 108 Regulamentul ONU nr. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
C13 Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele ușoare	Regulamentul ONU nr. 141	Se aplică categoriilor de vehicule M_1, cu o masă maximă ≤ 3 500 kg și N_1.	A			B								
C14 Monitorizarea presiunii în pneuri pentru vehiculele grele				B	B		B	B			B	B		
C15 Instalarea pneurilor	Regulamentul ONU nr. 142	Se aplică tuturor categoriilor de vehicule.	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Roți de schimb	Regulamentul ONU nr. 124		X			X			X	X				B
Cerințe privind D TABLOUL DE BORD, SISTEMUL ELECTRIC, SISTEMUL DE ILUMINAT AL VEHICULULUI ȘI PROTECȚIA ÎMPOTRIVA UTILIZĂRII NEAUTORIZATE, INCLUSIV A ATACURILOR CIBERNETICE														
D1 Avertizare sonoră	Regulamentul ONU nr. 28		A	A	A	A	A	A						A
D2 Interferența radio (compatibilitate electromagnetică)	Regulamentul ONU nr. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
D3 Protecția împotriva utilizării neautorizate, sistemele de imobilizare și sistemele de alarmă	Regulamentul ONU nr. 18 Regulamentul ONU nr. 97 Regulamentul ONU nr. 116		A	A[1]	A[1]	A	A[1]	A[1]					A	A
D4 Protecția vehiculului împotriva atacurilor cibernetice			B	B	B	B	B	B					B	B
D5 Vitezometru	Regulamentul ONU nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D6 Odometru	Regulamentul ONU nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D7 Dispozitive de limitare a vitezei	Regulamentul ONU nr. 89			A	A		A	A						A
D8 Sistem inteligent de asistență pentru controlul vitezei			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Identificarea comenzilor, a martorilor luminoși și a indicatoarelor	Regulamentul ONU nr. 121		A	A	A	A	A	A						
D10 Sisteme de încălzire	Regulamentul ONU nr. 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
D11 Dispozitive de semnalizare luminoasă	Regulamentul ONU nr. 4 Regulamentul ONU nr. 6 Regulamentul ONU nr. 7 Regulamentul ONU nr. 19 Regulamentul ONU nr. 23 Regulamentul ONU nr. 38 Regulamentul ONU nr. 77 Regulamentul ONU nr. 87 Regulamentul ONU nr. 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12 Dispozitive de iluminare a drumului	Regulamentul ONU nr. 31 Regulamentul ONU nr. 98 Regulamentul ONU nr. 112 Regulamentul ONU nr. 119 Regulamentul ONU nr. 123		X	X	X	X	X	X						A

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	S T U	Com po nent
D13 Dispozitive retroreflectorizante	Regulamentul ONU nr. 3 Regulamentul ONU nr. 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14 Surse luminoase	Regulamentul ONU nr. 37 Regulamentul ONU nr. 99 Regulamentul ONU nr. 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15 Instalarea dispozitivelor de semnalizare luminoasă, de iluminare a drumului și retroreflectorizante	Regulamentul ONU nr. 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D16 Semnal pentru frânare de urgență			B	B	B	B	B	B						
D17 Dispozitive de curățare a farurilor	Regulamentul ONU nr. 45		A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]						A
D18 Indicator de schimbare a treptelor de viteză			A											

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
Cerințe privind E COMPORTAMENTUL CONDUCĂTORULUI AUTO ȘI AL SISTEMULUI														
E1 Facilitarea instalării sistemului antidemaraj cu etilotest		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						
E2 Sistem de avertizare cu privire la somnolența și lipsa de atenție a conducătorului auto			B	B	B	B	B	B						
E3 Sistem de avertizare privind starea avansată de distragere a atenției conducătorului auto		Evitarea distragerii atenției prin mijloace tehnice poate fi, de asemenea, luată în considerare	C	C	C	C	C	C						
E4 Sistem de monitorizare a disponibilității conducătorului auto			B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]						
E5 Dispozitiv de înregistrare a datelor privind evenimentele			B	D	D	B	D	D					B	
E6 Sisteme de înlocuire a controlului conducătorului auto asupra vehiculului			B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]						

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
E7 Sisteme care furnizează vehiculului informații cu privire la starea sa și a zonei înconjurătoare			B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]						
E8 Circulația în convoi				B[1]	B[1]		B[1]	B[1]						
E9 Sisteme pentru furnizarea de informații privind siguranța către alți utilizatori ai drumurilor			B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]						
Cerințe privind F CONSTRUCȚIA ȘI CARACTERISTICILE GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI														
F1 Spațiu pentru placa de înmatriculare			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2 Mersul înapoi			A	A	A	A	A	A						
F3 Încuietorile și balamalele ușilor	Regulamentul ONU nr. 11		A			A								

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	S T U	Com po nent
F4 Trepte de acces, mânere și scări			A			A	A	A						
F5 Proeminențe exterioare	Regulamentul ONU nr. 26		A											
F6 Proeminențe exterioare ale cabinelor vehiculelor utilitare	Regulamentul ONU nr. 61					A	A	A						
F7 Plăcuța regulamentară și numărul de identificare al vehiculului			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8 Dispozitive de remorcare			A	A	A	A	A	A						
F9 Apărătoare roți			A											
F10 Sisteme antiîmproșcare						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Mase și dimensiuni			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

Obiect	Acte de reglementare	Dispoziții tehnice specifice suplimentare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	STU	Component
F12 Cuplaje mecanice	Regulamentul ONU nr. 55 Regulamentul ONU nr. 102		A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A	A	A	A	A	A
F13 Vehicule destinate transportului de mărfuri periculoase	Regulamentul ONU nr. 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14 Construcția generală a autobuzelor	Regulamentul ONU nr. 107			A	A									
F15 Rezistența suprastructurii autobuzului	Regulamentul ONU nr. 66			A	A									
F16 Inflamabilitatea în autobuze	Regulamentul ONU nr. 118				A									A

Note la tabel

A: Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:

[data aplicării prezentului regulament]

B: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:

[data aplicării prezentului regulament]

Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:

[24 de luni de la data aplicării prezentului regulament]

C: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:

[24 de luni de la data aplicării prezentului regulament]

Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:

[48 de luni de la data aplicării prezentului regulament]

D: Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip:

[42 de luni de la data aplicării prezentului regulament]

Data interzicerii înmatriculării vehiculelor, precum și a interzicerii introducerii pe piață și a intrării în serviciu a componentelor și a unităților tehnice separate:

[78 de luni de la data aplicării prezentului regulament]

X: Componenta sau unitatea tehnică separată în cauză se aplică categoriilor de vehicule după cum este indicat.

[1] Conformitatea este necesară în cazul în care este instalat.

[2] Vehiculele din această categorie sunt dotate cu dispozitive corespunzătoare pentru degivrarea și dezaburirea parbrizului.

[3] Vehiculele din această categorie sunt dotate cu dispozitive corespunzătoare pentru spălarea și ștergerea parbrizului.

[4] Următoarele vehicule sunt exceptate:

– vehiculele care tractează semiremorci din categoria N_2 cu masa maximă de peste 3,5 tone, dar care nu depășește 8 tone;

– vehiculele din categoriile M_2 și M_3 din clasa A, clasa I și clasa II, astfel cum sunt definite la punctul 2.1 din Regulamentul ONU nr. 107;

– autobuzele articulate din categoria M_3 din clasa A, clasa I și clasa II, astfel cum sunt definite la punctul 2.1 din Regulamentul ONU nr. 107;

– vehiculele de teren din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3;

– vehiculele cu destinație specială din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3; precum și

– vehicule din categoriile M_2, M_3, N_2 și N_3 cu mai mult de trei axe.

[5] Conformitatea este necesară în cazul vehiculelor automate.

[6] Pentru autovehiculele cu sistem de servodirecție hidraulic se aplică datele de la nota C. Totuși, aceste vehicule sunt echipate, în schimb, cu un sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație.

ANEXA III

Modificări aduse anexei II la Regulamentul (UE) 2018/858

Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858 se modifică după cum urmează:

1. Trimiterile la „Regulamentul (CE) nr. 661/2009" se modifică după cum urmează:

   (a) în tabelul din partea I, la mențiunea pentru articolul 3A, referința din coloana a treia la „Regulamentul (CE) nr. 661/2009" se înlocuiește cu următorul text:

   „Regulamentul (UE) 2019/… al Parlamentului European și al Consiliului[*][+]

   ---

   [*] Regulamentul (UE) 2019/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO …, …, p. …).";

[+] JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)) și a se introduce numărul, data și referința JO a respectivului regulament în nota de subsol.

(b) fiecare trimitere ulterioară la „Regulamentul (CE) nr. 661/2009” din întregul text al anexei II se înlocuiește cu o trimitere la „Regulamentul (UE) 2019/...[+]”.

2. Partea I se modifică după cum urmează:

(a) tabelul se modifică după cum urmează:

(i) se introduce următoarea mențiune după mențiunea pentru articolul 54A:

„55A	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 135	X			X”;							

(ii) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 127	X			X							X”;

[+] JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(iii) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 134	X	X	X	X	X	X					X
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/…[+]	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])”;

(iv) mențiunile referitoare la articolele 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 131		X	X		X	X					
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 130		X	X		X	X”;					

(b) notele explicative se modifică după cum urmează:

(i) notele explicative (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„([3]) Este obligatorie echiparea cu o funcție de stabilitate a vehiculului, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/…[+].

[+] JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(4) Este obligatorie echiparea cu un sistem de control electronic al stabilității, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/…[++].”;

(ii) nota explicativă 9A se înlocuiește cu următorul text:

(9A) Este obligatorie echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/…[+].”;

(iii) nota explicativă 15 se înlocuiește cu următorul text:

„(15) Conformitatea cu Regulamentul (UE) 2019/...[+] este obligatorie. Cu toate acestea, omologarea de tip conform acestui articol specific nu este avută în vedere, deoarece el reprezintă doar colectarea articolelor enumerate în altă parte în tabel care fac trimitere la Regulamentul (UE) 2019/...[+].”;

(c) în apendicele 1, tabelul 1 se modifică după cum urmează:

(i) mențiunea referitoare la articolul 46A se înlocuiește cu următorul text:

„46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 142		B”;

[+] JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(ii) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 127		C Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip: [42 de luni de la data aplicării prezentului regulament] Data interzicerii înmatriculării vehiculelor: [144 de luni de la data aplicării prezentului regulament]”;

(iii) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 134		X
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/…+		Conformitatea cu Regulamentul (UE) 2019/...+ este obligatorie. Cu toate acestea, omologarea de tip conform acestui articol specific nu este avută în vedere, deoarece el reprezintă doar colectarea articolelor enumerate în altă parte în tabel care fac trimitere la Regulamentul (UE) 2019/...+.”;

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(d) nota explicativă NA la tabelul 1 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:

„N/A

Actul de reglementare nu se aplică. Cu toate acestea, poate fi impusă respectarea unuia sau mai multor aspecte specifice din actul de reglementare.”;

(e) în apendicele 1, tabelul 2 se modifică după cum urmează:

(i) mențiunea referitoare la articolul 46A se înlocuiește cu următorul text:

„46A	Instalarea pneurilor	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 142		B”;

(ii) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 127		C Data refuzului de a acorda omologarea UE de tip: [42 de luni de la data aplicării prezentului regulament] Data interzicerii înmatriculării vehiculelor: [144 de luni de la data aplicării prezentului regulament]”;

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(iii) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 134		X
63	Siguranța generală	Regulamentul (UE) 2019/…+		Conformitatea cu Regulamentul (UE) 2019/...+ este obligatorie. Cu toate acestea, omologarea de tip conform acestui articol specific nu este avută în vedere, deoarece el reprezintă doar colectarea articolelor enumerate în altă parte în tabel care fac trimitere la Regulamentul (UE) 2019/...+.”;

(f) în apendicele 2, punctul 4 se modifică după cum urmează:

(i) tabelul intitulat „Partea I: Vehiculele care aparțin categoriei M_1” se modifică după cum urmează:

– mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Regulamentul ONU nr. 127 Regulamentul (UE) 2019/…+ (Protecția pietonilor)	Vehiculele sunt echipate cu un dispozitiv antiblocare electronic care acționează pe toate roțile. Se aplică cerințele din Regulamentul ONU nr. 127. Orice sistem de protecție frontală trebuie să facă parte integrantă din vehicul și, astfel, să fie în conformitate cu cerințele din Regulamentul ONU nr. 127, sau să fie supus omologării de tip ca unitate tehnică separată”;

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

– se introduce următoarea mențiune după mențiunea referitoare la articolul 61:

„62	Regulamentul ONU nr. 134 Regulamentul (UE) 2019/…[+] (Sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen)	Se aplică cerințele din Regulamentul ONU nr. 134. În mod alternativ, trebuie demonstrat că vehiculul îndeplinește: – Cerințele de fond din Regulamentul (CE) nr. 79/2009 în versiunea aplicabilă la data de … [data care precede imediat data aplicării prezentului regulament]; – Anexa 100 – Standard tehnic pentru sistemele de alimentare ale autovehiculelor alimentate cu hidrogen comprimat gazos (Japonia) [Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan)] – GB/T 24549-2009 Vehicule electrice cu pilă de combustie – cerințe de siguranță (China) [Fuel cell electric vehicles – safety requirements (China)]; – Standard internațional ISO 23273:2013 Partea 1: Siguranța în funcționare a vehiculului și Partea 2: Protecția împotriva pericolelor legate de hidrogen pentru vehicule alimentate cu hidrogen comprimat; sau – SAE J2578 – Siguranța generală a vehiculelor cu pilă de combustie”;

(ii) tabelul intitulat „Partea II Vehicule din categoria N_1” se modifică după cum urmează:

– mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Regulamentul ONU nr. 127 Regulamentul (UE) 2019/…[+] (Protecția pietonilor)	Vehiculele sunt echipate cu un dispozitiv antiblocare electronic care acționează pe toate roțile. Se aplică cerințele din Regulamentul ONU nr. 127. Orice sistem de protecție frontală trebuie să facă parte integrantă din vehicul și, astfel, să fie în conformitate cu cerințele din Regulamentul ONU nr. 127, sau să fie supus omologării de tip ca unitate tehnică separată”;

[+] JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

– se introduce următoarea mențiune după mențiunea referitoare la articolul 61:

„62	Regulamentul ONU nr. 134 Regulamentul (UE) 2019/…+ (Sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen)	Se aplică cerințele din Regulamentul ONU nr. 134. În mod alternativ, trebuie demonstrat că vehiculul îndeplinește: – Cerințele de fond din Regulamentul (CE) nr. 79/2009 în versiunea aplicabilă la data de [data care precede imediat data aplicării prezentului regulament]; – Anexa 100 – Standard tehnic pentru sistemele de alimentare ale autovehiculelor alimentate cu hidrogen comprimat gazos (Japonia) [Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan)] – GB/T 24549-2009 Vehicule electrice cu pilă de combustie – cerințe de siguranță (China) [Fuel cell electric vehicles – safety requirements (China)]; – Standard internațional ISO 23273:2013 Partea 1: Siguranța în funcționare a vehiculului și Partea 2: Protecția împotriva pericolelor legate de hidrogen pentru vehicule alimentate cu hidrogen comprimat; sau – SAE J2578 – Siguranța generală a vehiculelor cu pilă de combustie”;

3. în Partea II, mențiunile pentru articolele 58, 65 și 66 se elimină.

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

4. Partea III se modifică după cum urmează:

(a) în apendicele 1, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 127	X	X”;		

(ii) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 134	X	X	X	X
63	Siguranța generală	Regulamentul (UE) 2019/…[+]	X([15])	X([15])	X([15])	X([15])”;

(iii) mențiunile referitoare la articolele 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 131			N/A	N/A
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 130			N/A	N/A”;

[+] JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(b) în apendicele 2, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) se introduce următoarea mențiune după mențiunea referitoare la articolul 54A:

„55A	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 135	N/A			N/A”;							

(ii) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 127	N/A			N/A”;							

(iii) mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 134	X	X	X	X	X	X				
63	Siguranța generală	Regulamentul (UE) 2019/…[+]	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)”;

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(iv) mențiunile referitoare la articolele 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 131		N/A	N/A		N/A	N/A				
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 130		N/A	N/A		N/A	N/A”;				

(c) apendicele 3 se modifică după cum urmează:

(i) în tabel se introduce următoarea mențiune după mențiunea referitoare la articolul 54A:

„55A	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 135	N/A”;

(ii) în tabel, mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/…[+] Regulamentul ONU nr. 127	G”;

[+] JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(iii) în tabel, mențiunile referitoare la articolele 62 și 63 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 134	X
63	Siguranță generală	Regulamentul (UE) 2019/…+	X(15)”;

(iv) se adaugă următorul punct:

„5. Punctele 1-4 se aplică și vehiculelor din categoria M_1 care nu sunt clasificate ca vehicule cu destinație specială, dar sunt vehicule accesibile scaunelor rulante.”;

(d) în apendicele 4, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) se introduce următoarea mențiune după mențiunea referitoare la articolul 54A:

„55A	Coliziunea laterală cu un stâlp	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 135			A”;							

(ii) mențiunea referitoare la articolul 58 se înlocuiește cu următorul text:

„58	Protecția pietonilor	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 127			A”;							

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(iii) mențiunile referitoare la articolele 62, 63, 65 și 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 134	X	X	X	X	X				
63	Siguranța generală	Regulamentul (UE) 2019/…+	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 131	N/A	N/A		N/A	N/A				
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 130	N/A	N/A		N/A	N/A”;				

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(e) în apendicele 5, în tabel, mențiunile referitoare la articolele 62, 63, 65 şi 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 134	X
63	Siguranța generală	Regulamentul (UE) 2019/…+	X([15])
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 131	N/A
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 130	N/A”;

(f) în apendicele 6, în tabel, mențiunile referitoare la articolele 62, 63, 65 şi 66 se înlocuiesc cu următorul text:

„62	Sistem care face parte din sistemul de alimentare cu hidrogen	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 134	X	
63	Siguranța generală	Regulamentul (UE) 2019/…+	X([15])	X([15])
65	Sistem avansat de frânare de urgență	Regulation (EU) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 131	N/A	
66	Sistem de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație	Regulamentul (UE) 2019/…+ Regulamentul ONU nr. 130	N/A”;	

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(g) notele explicative se modifică după cum urmează:

(i) nota explicativă pentru X se înlocuiește cu următorul text:

„X Sunt aplicabile cerințele stabilite în actul de reglementare relevant.”;

(ii) notele explicative 3 și 4 se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Este obligatorie echiparea cu o funcție de stabilitate a vehiculului, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/…[+]

(4) Este obligatorie echiparea cu un sistem de control electronic al stabilității, în conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/…[+].”;

(iii) nota explicativă 9A se înlocuiește cu următorul text:

„(9A) Se aplică doar în cazul în care vehiculele sunt echipate cu echipamente reglementate prin Regulamentul ONU nr. 64. Cu toate acestea, este obligatorie echiparea cu un sistem de monitorizare a presiunii în pneuri, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/…[+].”;

[+] JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

(iv) nota explicativă 15 se înlocuiește cu următorul text:

„([15]) Conformitatea cu Regulamentul (UE) 2019/...+ este obligatorie. Cu toate acestea, omologarea de tip conform acestui articol specific nu este avută în vedere, deoarece el reprezintă doar colectarea articolelor enumerate în altă parte în tabelul relevant.”;

(v) notele explicative 16 și 17 se elimină.

+ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 82/19 (2018/0145 (COD)).

ANEXA IV

Dispoziții tranzitorii menționate la articolul 15 alineatul (3)

Numărul regulamentului ONU	Cerințe specifice	Data finală pentru înregistrarea vehiculelor neconforme, precum și pentru vânzarea sau intrarea în serviciu a componentelor neconforme ([1])
117	Pneuri, în ceea ce privește emisiile sonore la rulare, aderența pe teren umed și rezistența la rulare	30 aprilie 2023
	Pneurile din clasa C3 trebuie să fie conforme cu cerințele etapei 2 privind rezistența la rulare	

Note la tabel

([1]) Datele astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 în ceea ce privește tipurile de vehicule, sisteme și componente conforme cu cerințele din versiunea sa aplicabilă la … [data imediat anterioară datei aplicării prezentului regulament] și în Regulamentul (CE) nr. 78/2009 în ceea ce privește tipurile de vehicule și sisteme conforme cu cerințele din versiunea sa aplicabilă la … [data imediat anterioară datei aplicării prezentului regulament].